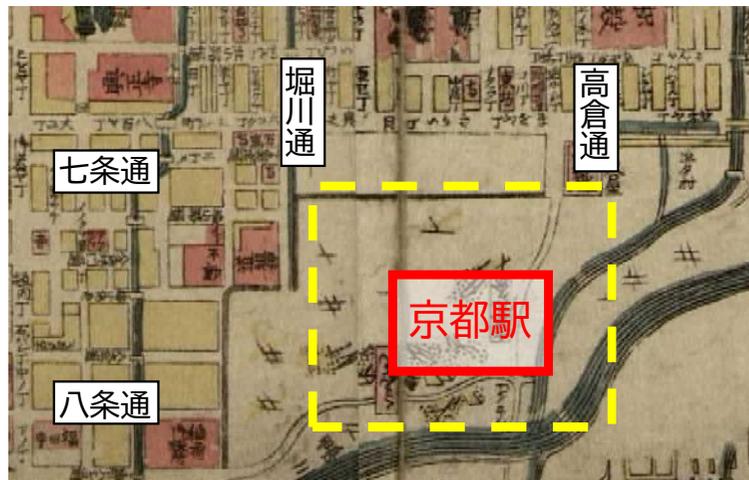


京都駅前^の現状

京都駅前 の歴史

京都駅前歴史(明治～昭和初期)

1877年 市街地外縁部に京都駅開業



出典:国際日本文化研究センター所蔵
「京都古地図」(1864)を基に作成



初代駅舎(1877) 出典:京都・梅小路エリアガイド

1912年 京都三大事業
烏丸通 道路拡幅&市電開通



烏丸通 市電&道路拡幅(1914)



2代目駅舎(1914)
出典:京都・梅小路エリアガイド



京都関電ビルディング(1937)

京都駅前の歴史(昭和中期～現在)

1964年 新幹線京都駅開業



ニデック京都タワー(1964)

1997年 現京都駅ビル開業



京都駅ビル(1997)
出典:京都・梅小路エリアガイド



関電不動産京都ビル(1981) 京都アバンティ(1984)



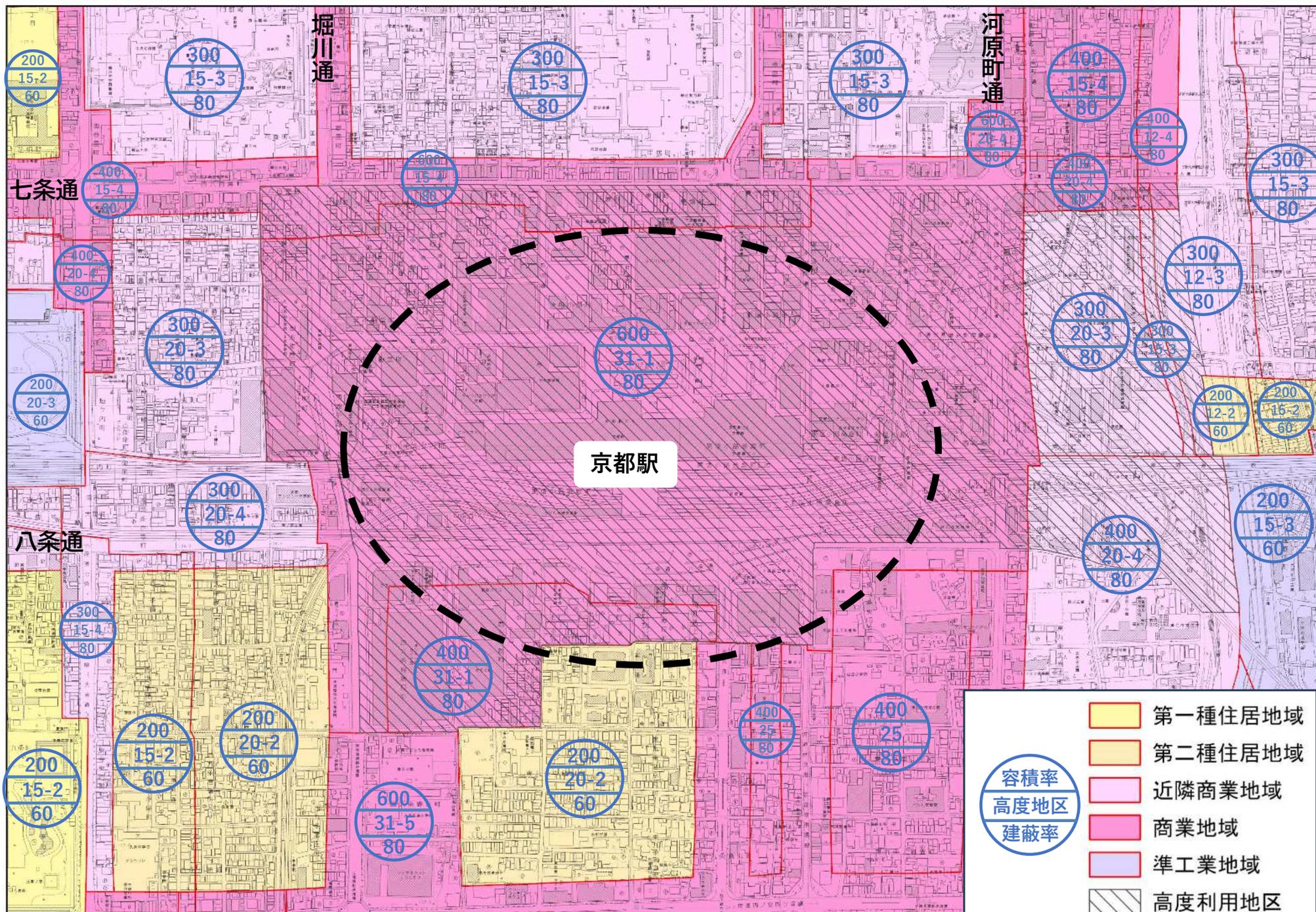
イオンモール京都(2010)



ヨドバシカメラ京都(2010)

京都駅前_の都市計画など

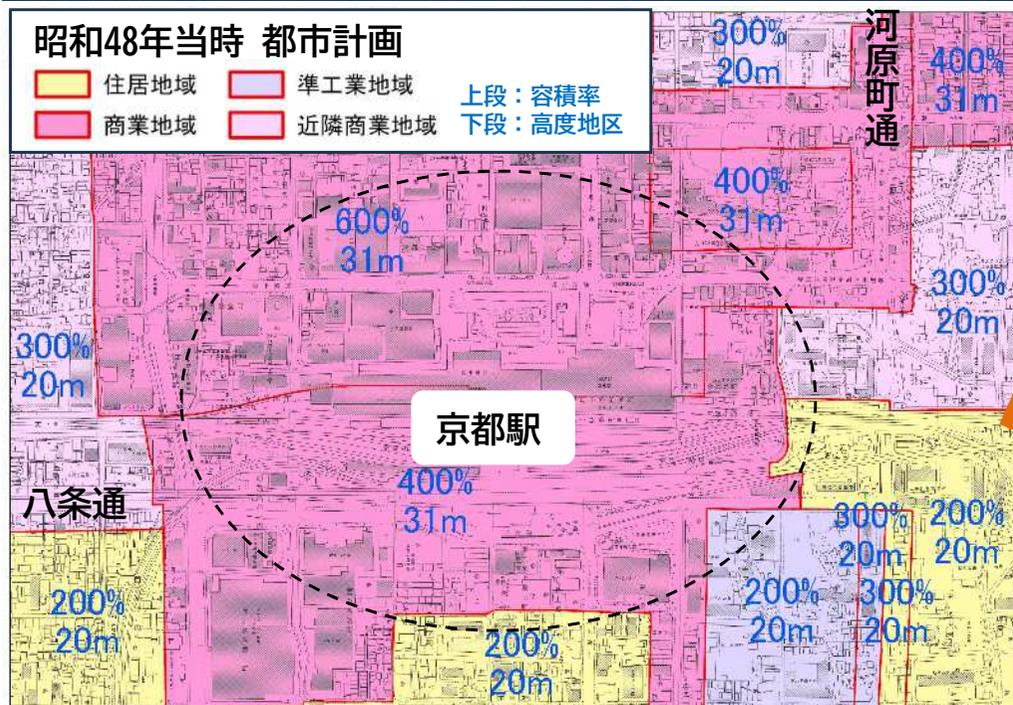
現行の用途地域



(参考)用途地域の変遷

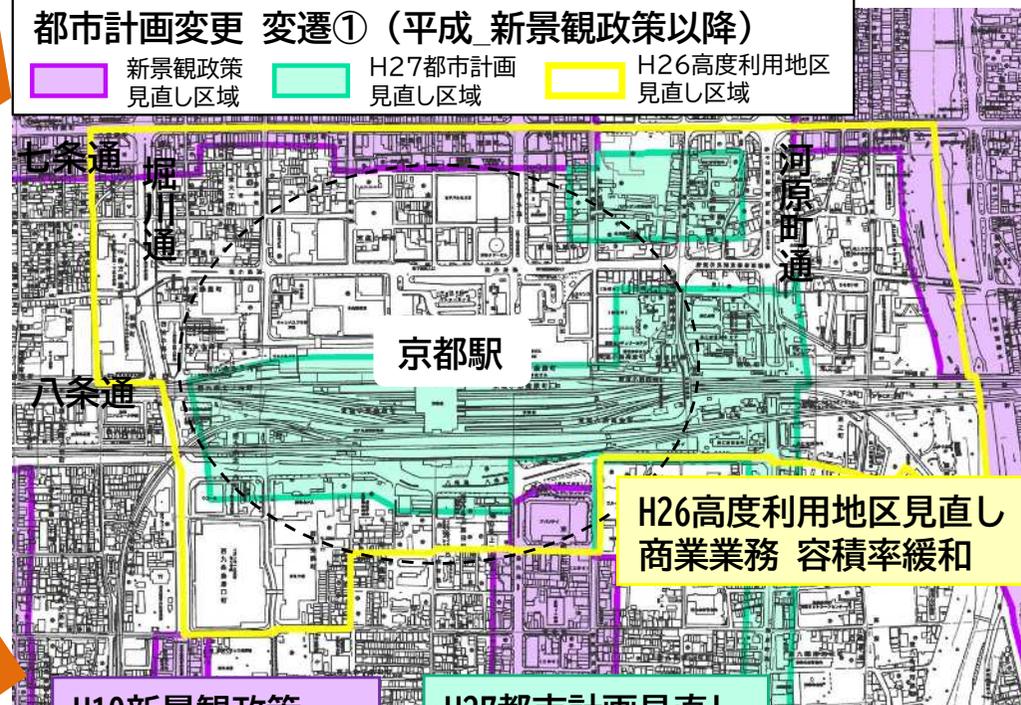
昭和48年当時 都市計画

- 住居地域 (Yellow)
- 商業地域 (Pink)
- 準工業地域 (Light Blue)
- 近隣商業地域 (Light Red)
- 上段: 容積率
- 下段: 高度地区



都市計画変更 変遷① (平成 新景観政策以降)

- 新景観政策見直し区域 (Purple)
- H27都市計画見直し区域 (Cyan)
- H26高度利用地区見直し区域 (Yellow)

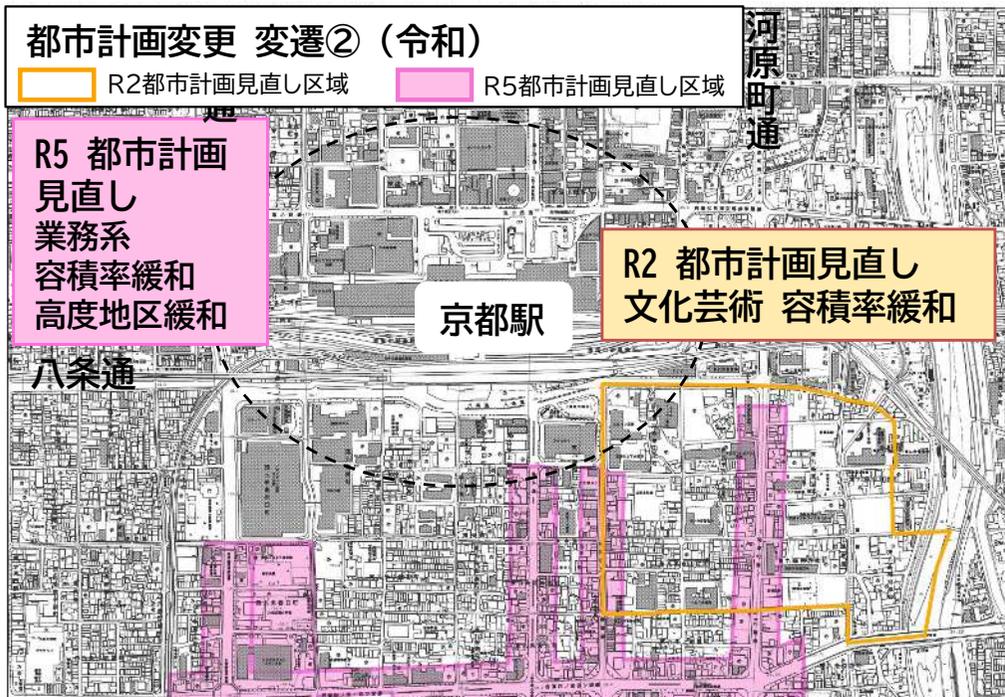


都市計画変更 変遷② (令和)

- R2都市計画見直し区域 (Orange)
- R5都市計画見直し区域 (Pink)

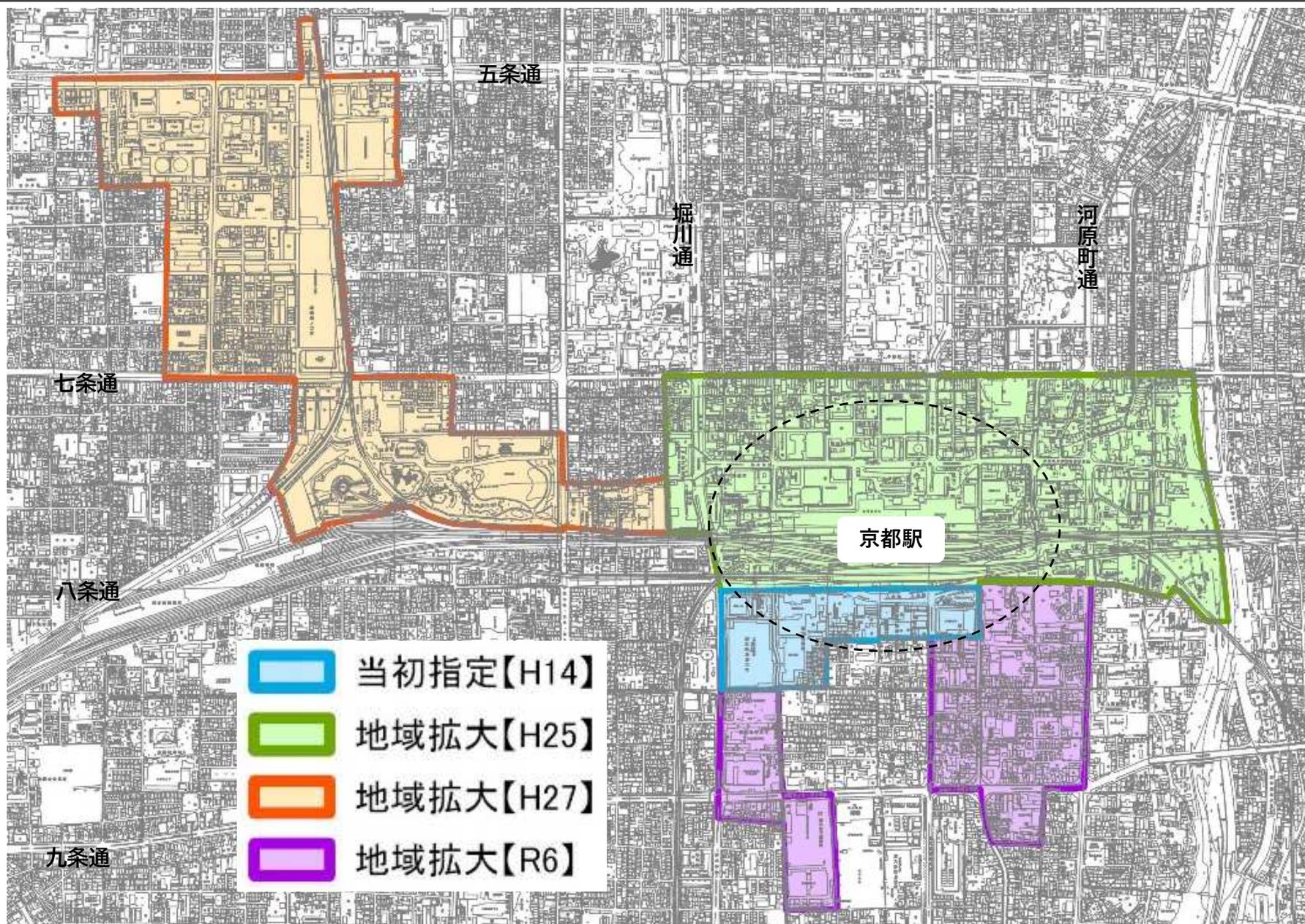
R5 都市計画見直し
業務系
容積率緩和
高度地区緩和

R2 都市計画見直し
文化芸術 容積率緩和



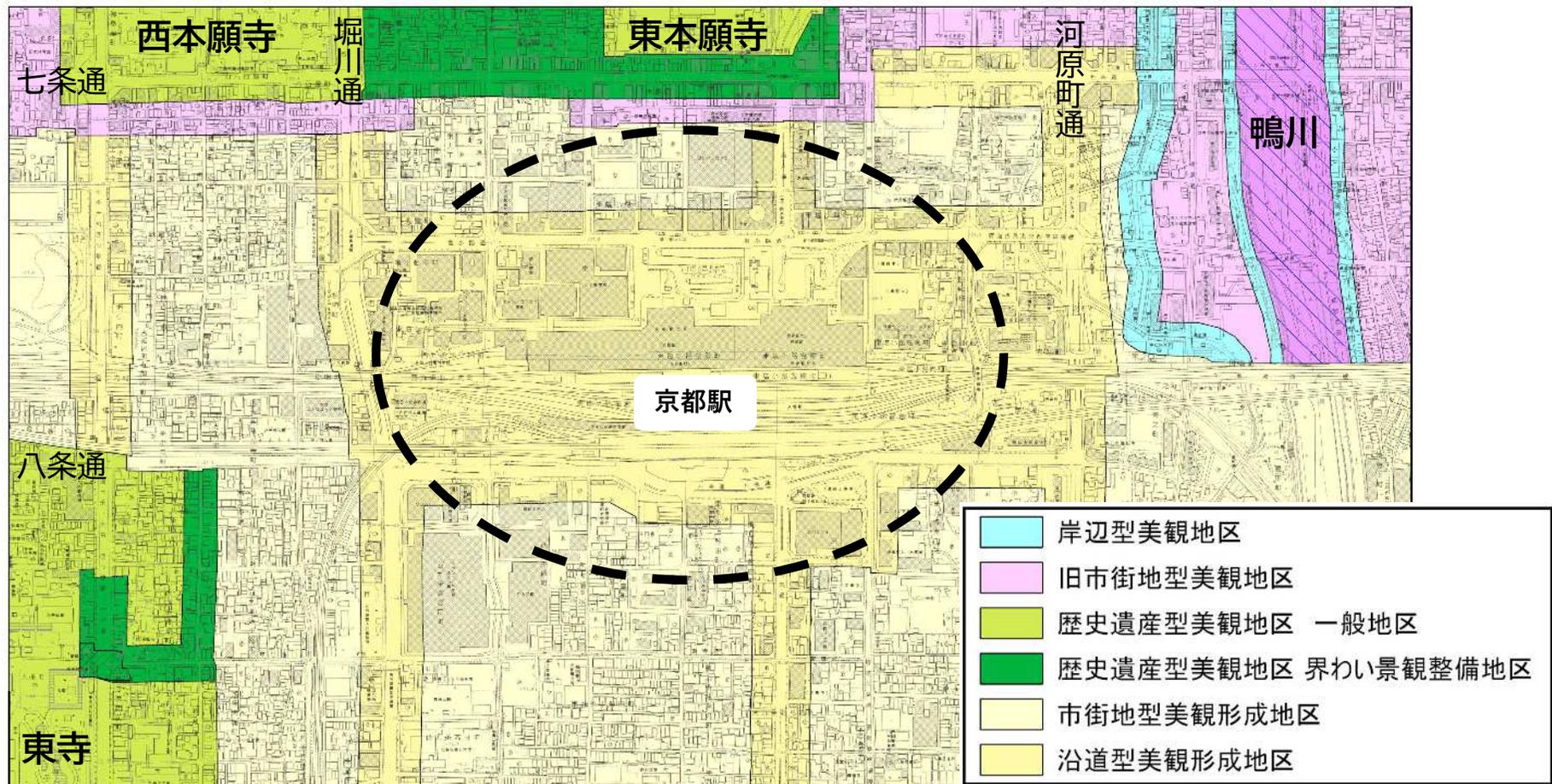
都市再生緊急整備地域の指定

- ・ H14年に都市再生緊急整備地域を指定し、その後、順次、区域を拡大。



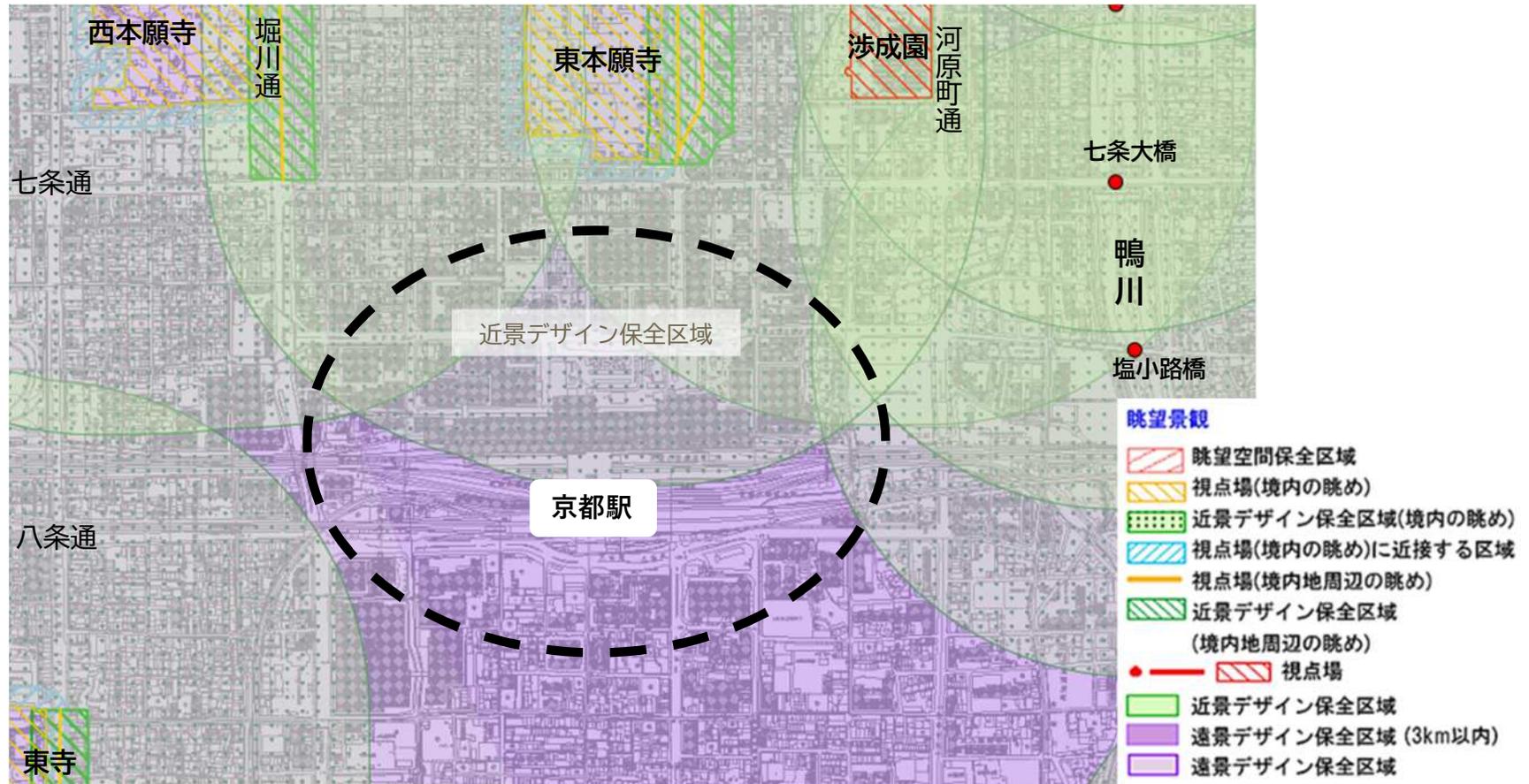
景観規制

京都駅前	美観形成地区	京都にふさわしい新たな景観の創出を目的とする地区
東西本願寺・東寺周辺	歴史遺産型美観地区	世界遺産や伝統的な建築物等によって趣のある町並みの景観を形成している地域
鴨川周辺	旧市街地型美観地区	生活の中から生み出された特徴ある形態意匠を有する建築物が存し、趣のある町並みの景観を形成している地域



眺望規制

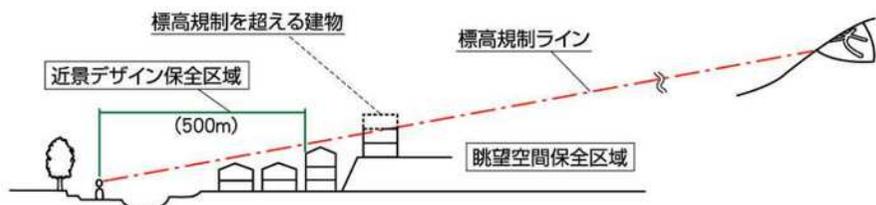
- ・ 京都駅周辺は、各寺社や鴨川からの近景デザイン保全区域。
- ・ 一律に高さを制限するのではなく、視認できることを前提として形態意匠を誘導。



眺望空間保全区域 : 視点場から視対象への眺望を遮らないように建築物等を超えてはならない標高を定める区域

近景デザイン保全区域 : 視点場から視認することができる建築物等が、優れた眺望景観を阻害しないように形態、意匠、色彩について基準を定める区域

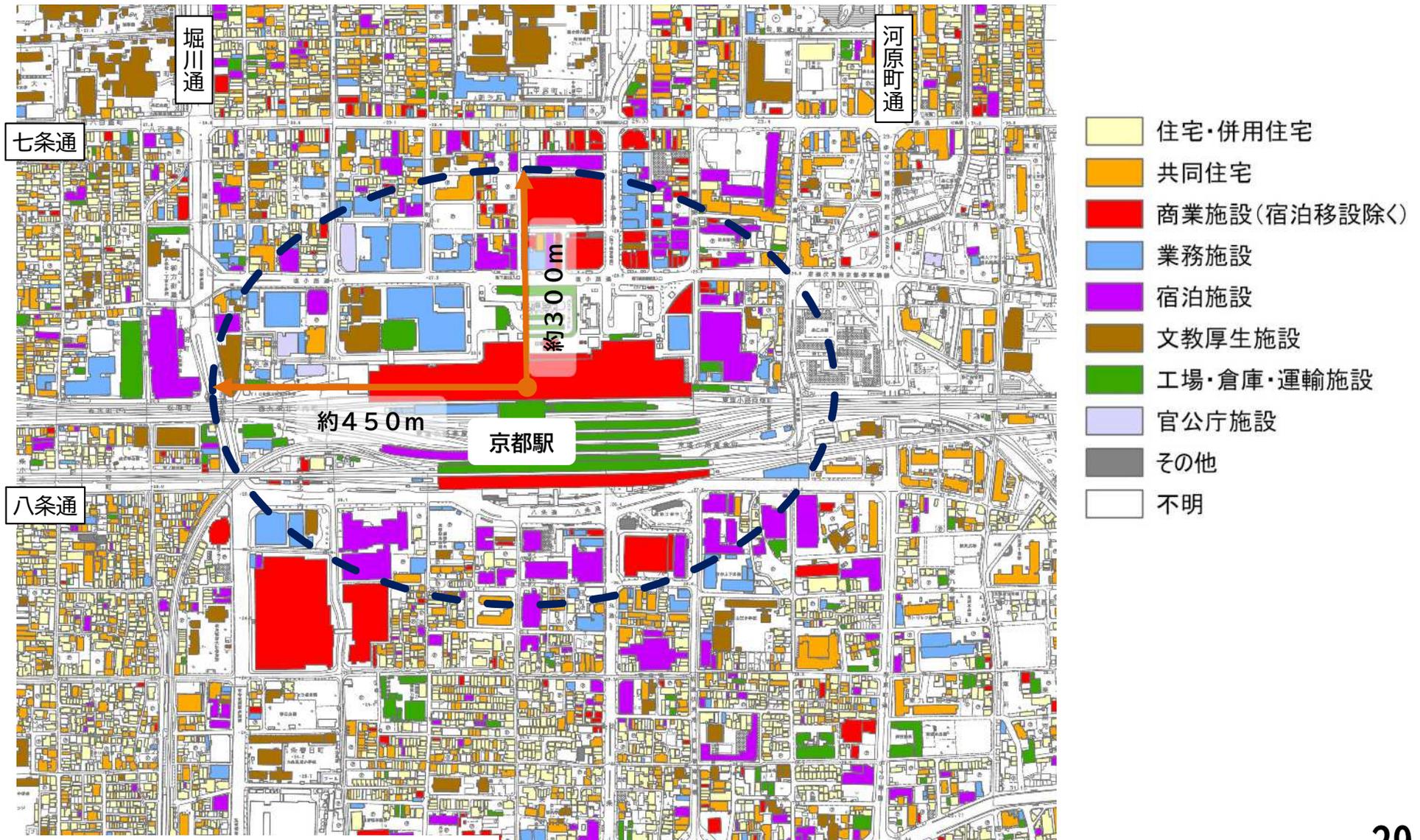
遠景デザイン保全区域 : 視点場から視認することができる建築物等が、優れた眺望景観を阻害しないように外壁、屋根等の色彩について基準を定める区域



京都駅前建物の状況

(再掲)建物用途

- ・ 京都駅を中心にオフィス・商業施設・ホテルが集積
- ・ 周囲は住宅を中心としたエリアに囲まれている



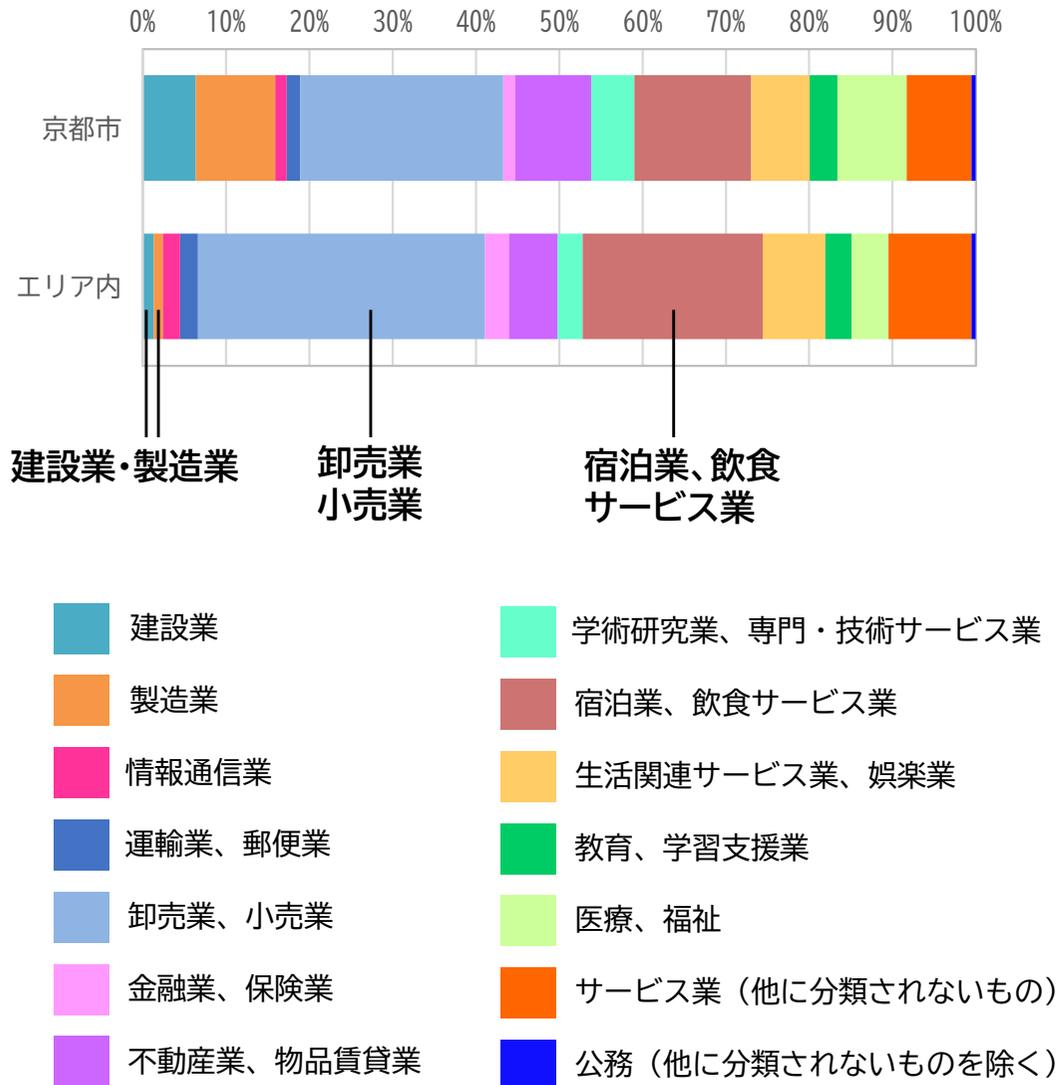
出典:京都市都市計画基礎調査(令和6年度)

事業所の種別・規模

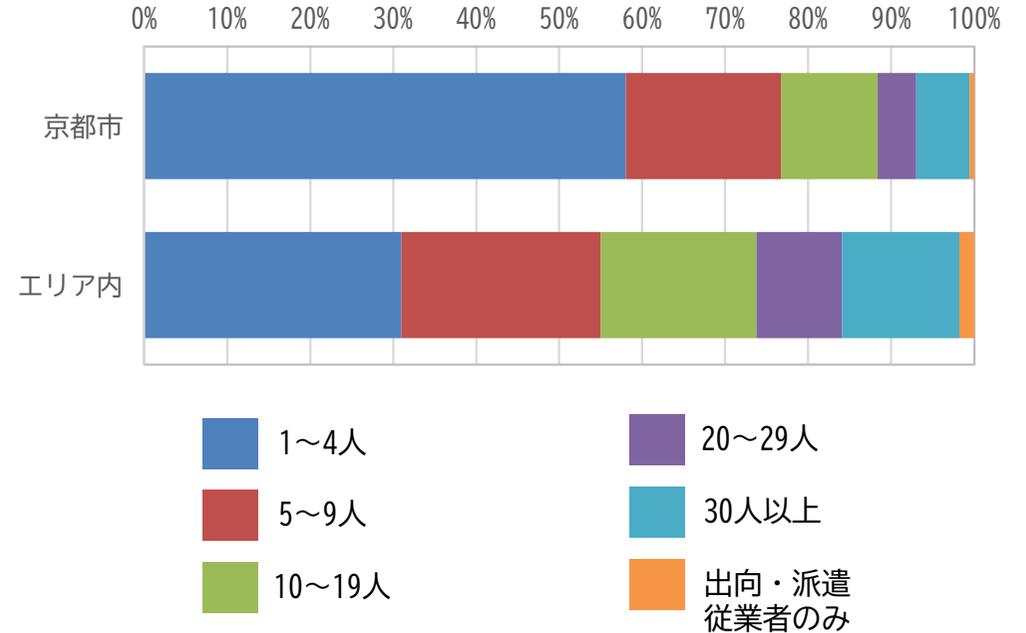
本市全体と比較すると

- ・産業分類別では、卸売業・小売業、宿泊業・飲食サービス業の割合が多い。
- ・規模別では、比較的規模の大きな事業所の割合が多い。

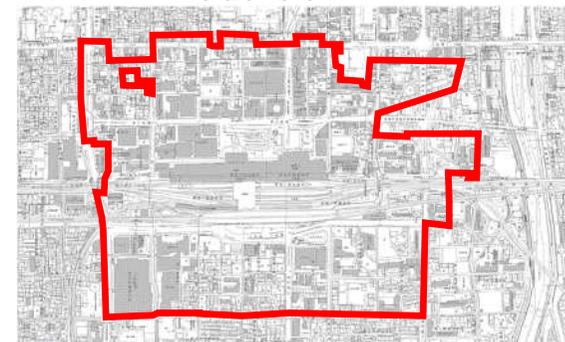
産業分類別の事業所数割合



従業員規模別の事業所数割合



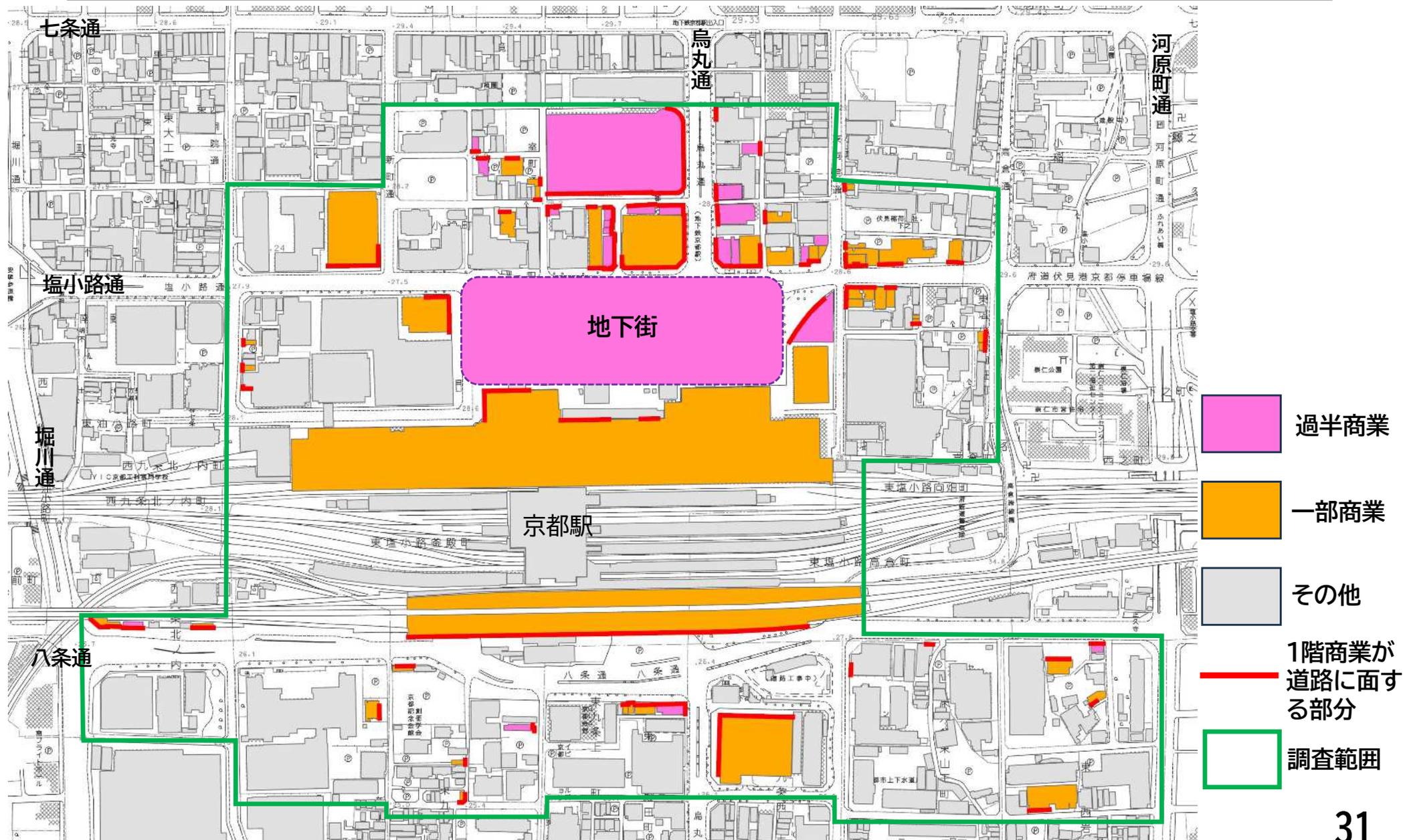
集計対象エリア



出典：R3経済センサスー活動調査

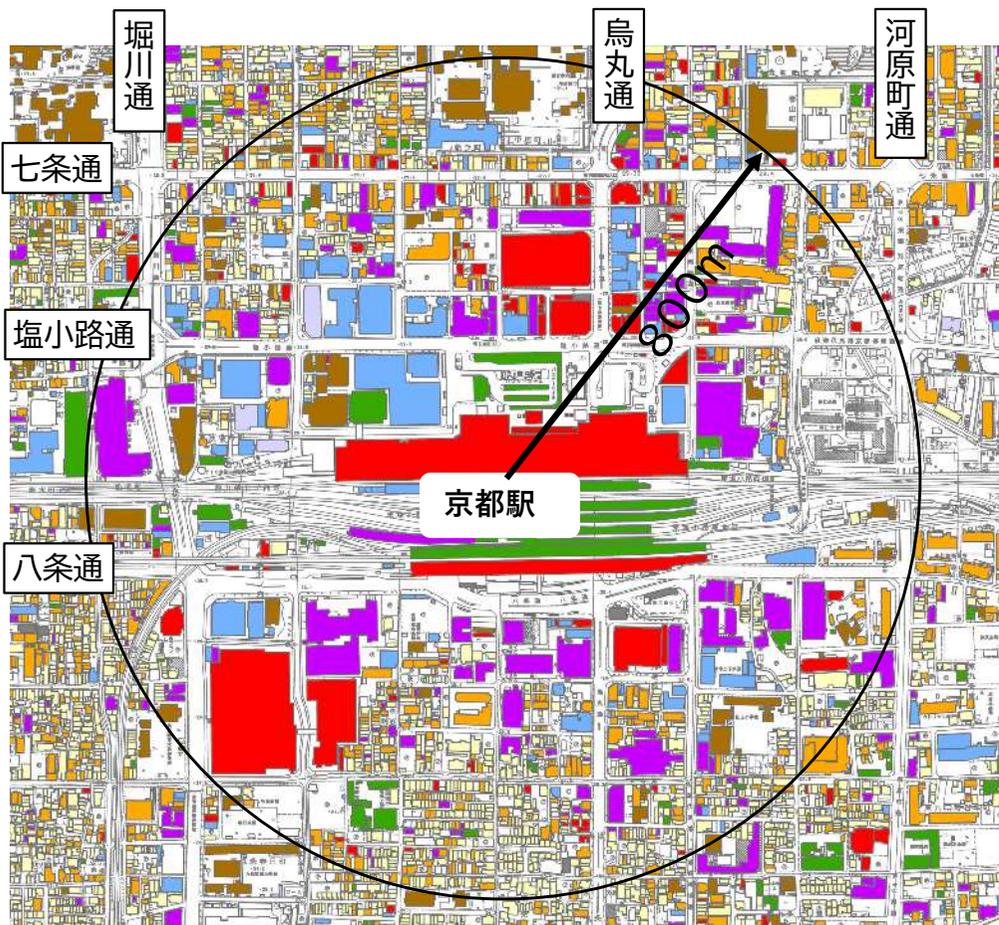
商業施設(宿泊施設を除く)の状況

- ・ 駅・地下街や烏丸塩小路交差点付近には商業施設（宿泊施設除く）が集積。



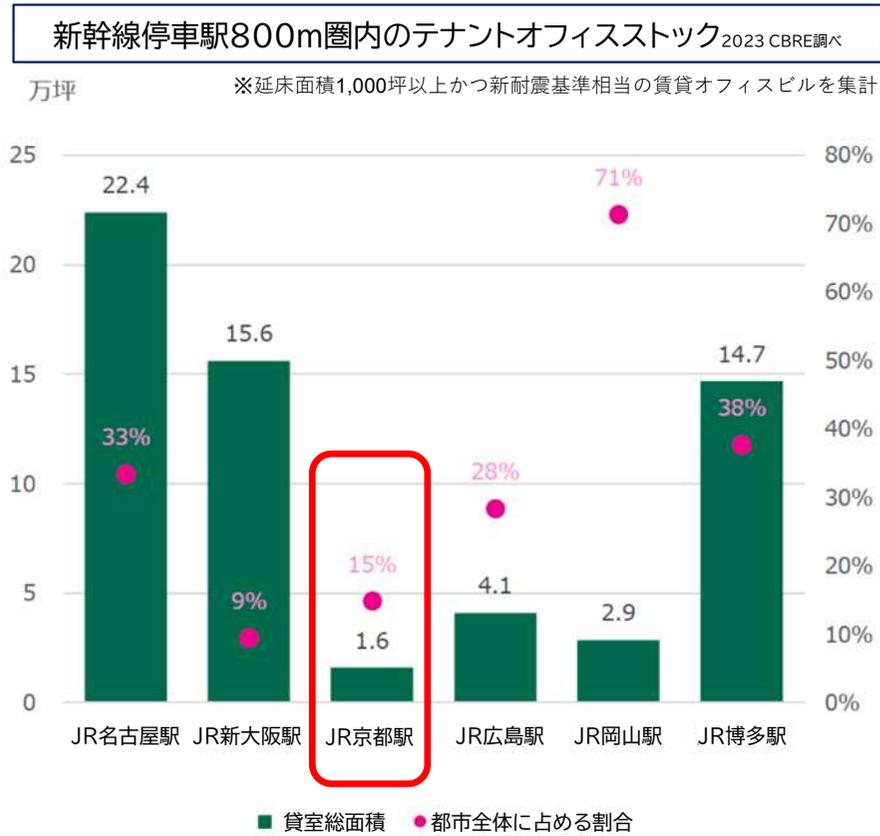
テナントオフィスストック他都市比較

・ 京都駅徒歩圏内のテナントオフィスのストックは、他都市と比較して少ない

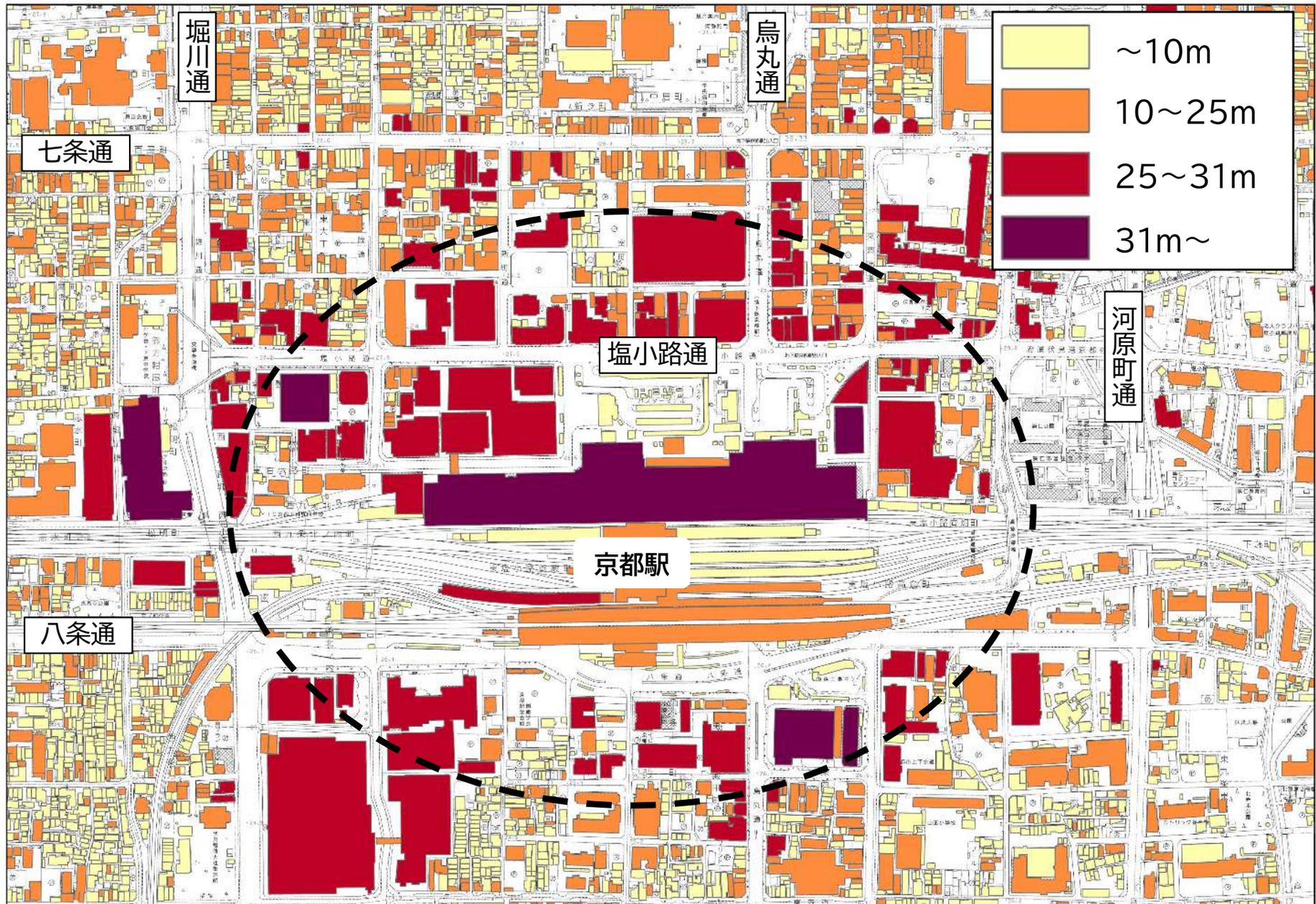


出典:京都市都市計画基礎調査(令和6年度)

- 住宅・併用住宅
- 共同住宅
- 商業施設(宿泊施設除く)
- 業務施設
- 宿泊施設
- 文教厚生施設
- 工場・倉庫・運輸施設
- 官公庁施設
- その他
- 不明



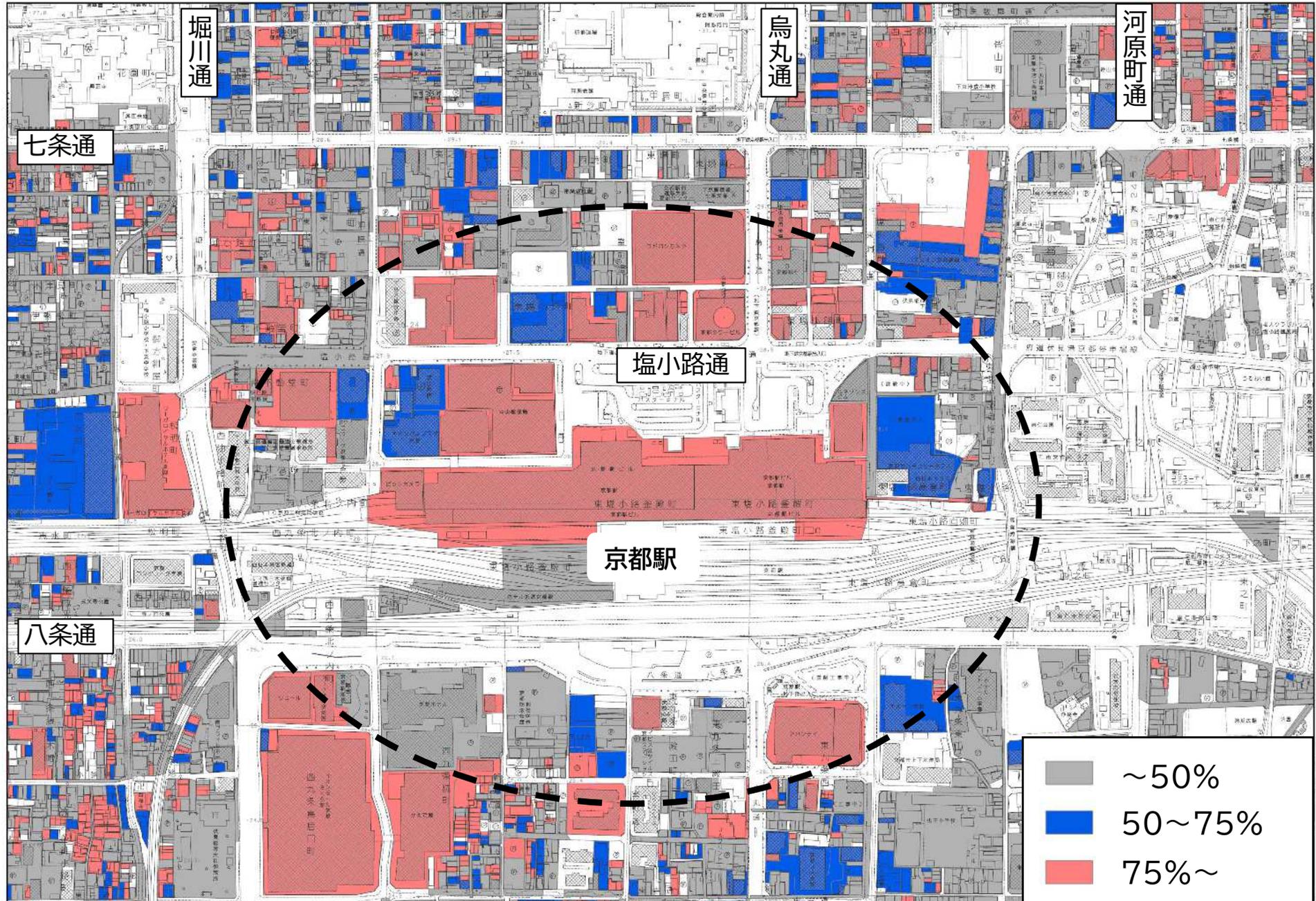
建物規模(高さ)



京都市3D都市モデルより作成(※高さ数値は塔屋を除く高さで推定)

建物規模(容積消化率)

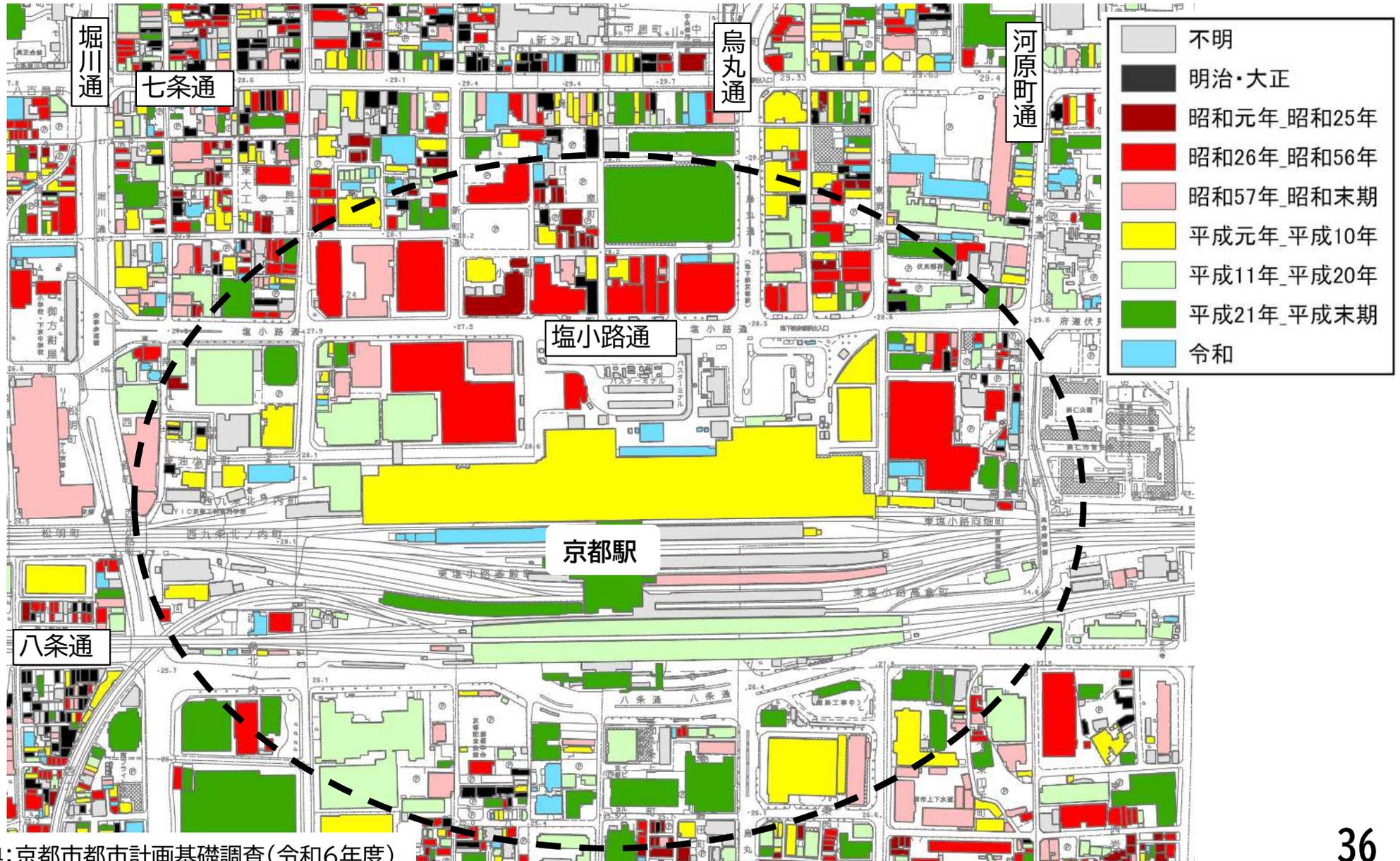
※指定(基準)容積率に対する消化率



京都市都市計画基礎調査(令和6年度)を基に作成

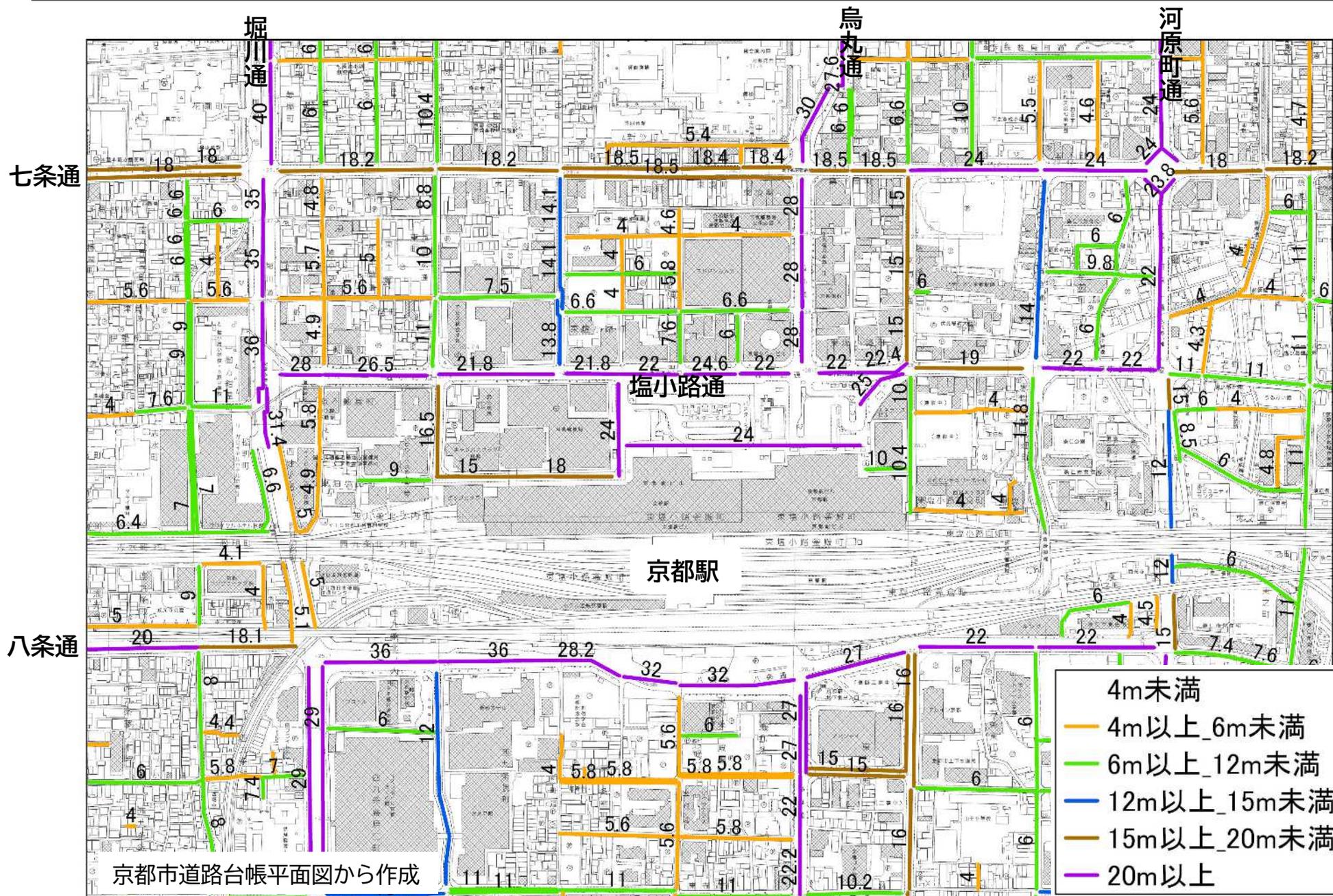
建築年次

・ 駅北側に築40年以上の大型ビルが多数存在

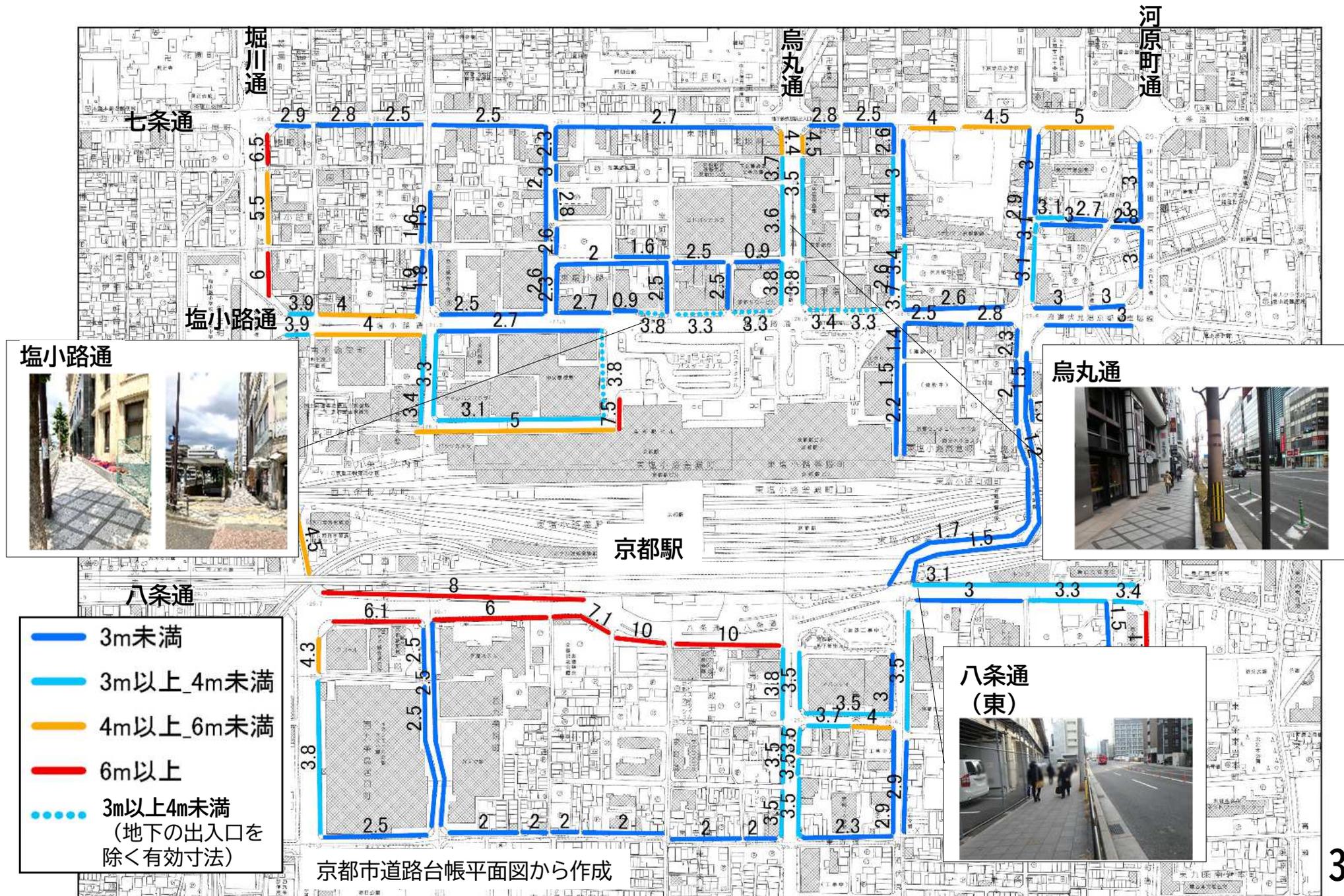


道路、駅前広場の状況(道路幅員)

- ・ 駅周辺の道路幅員は、大通りで20~30m、その他の通りは12m以下が大半。



道路、駅前広場の状況(歩道幅員)



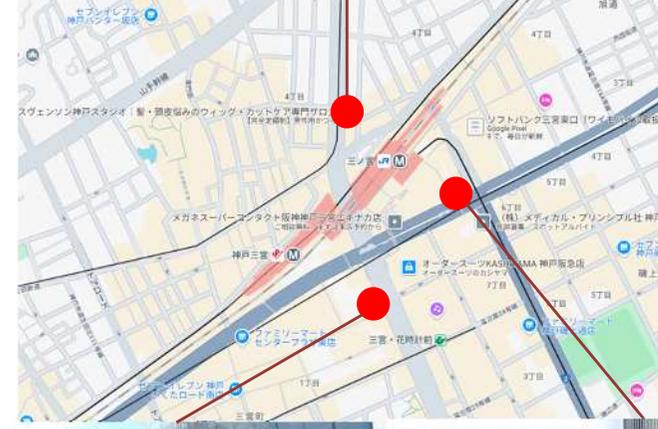
(参考)他都市の駅前 歩道幅員

- ・大阪駅前、三宮駅前の駅前大通りの歩道幅員は約6 m以上

【大阪駅前】

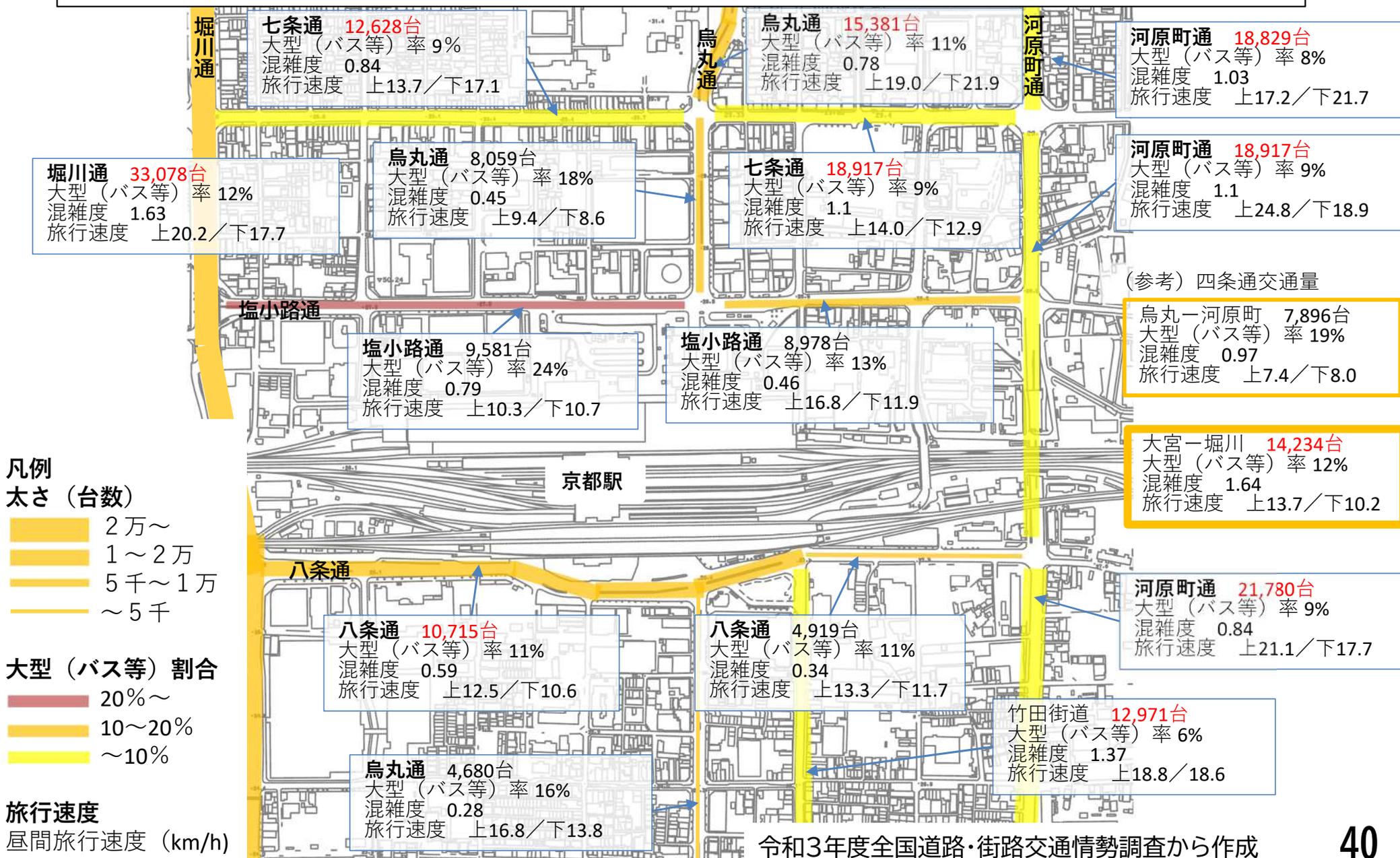


【神戸三宮駅前】

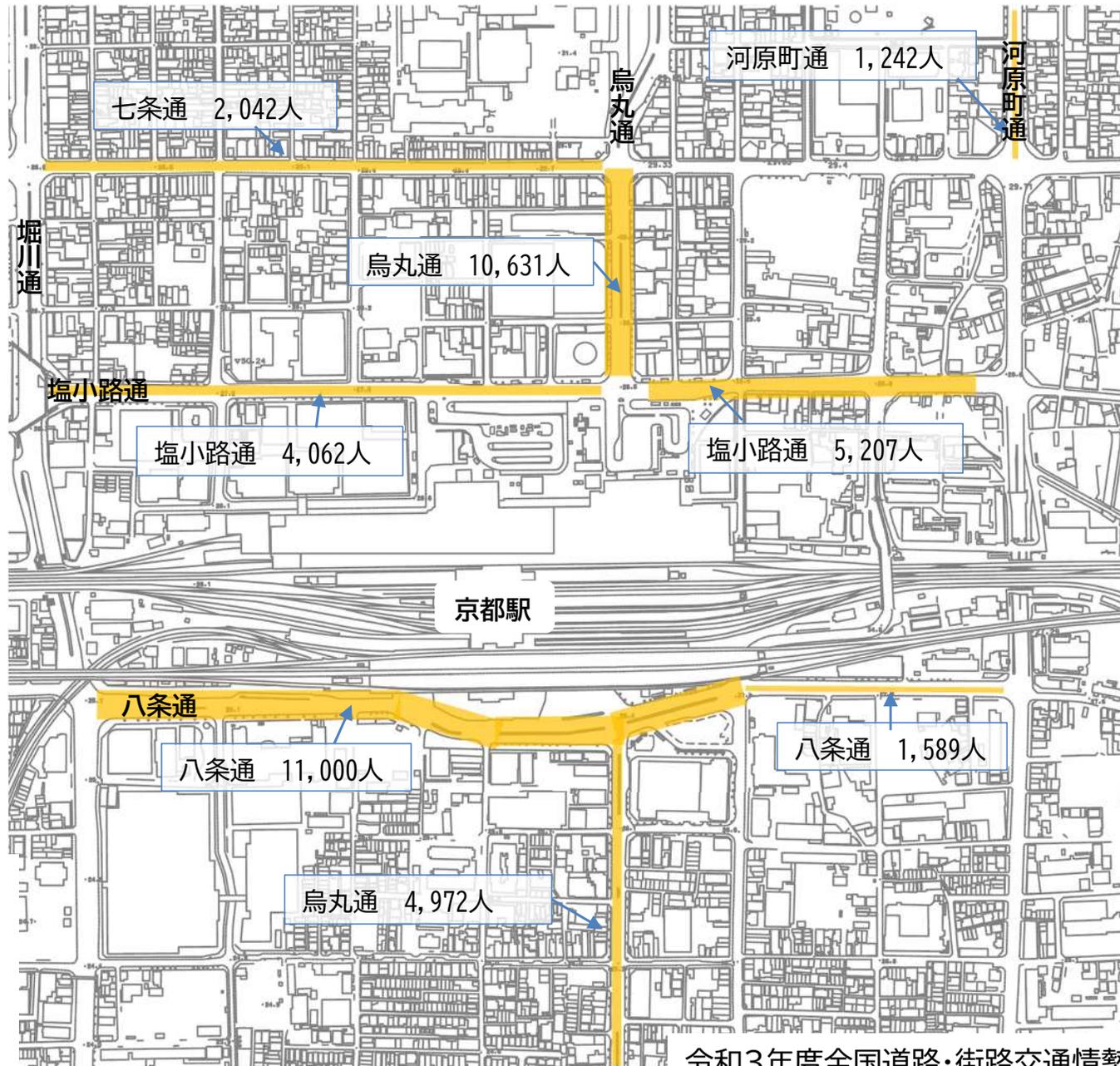


交通の状況(車:平日12時間交通量(上下計)、大型車混入率、混雑度、昼間旅行速度)

・交通量・混雑度・旅行速度の値について、駅近傍の道路(烏丸通、塩小路通等)は、周囲の幹線道路(七条通、河原町通、堀川通)と比べて小さい。



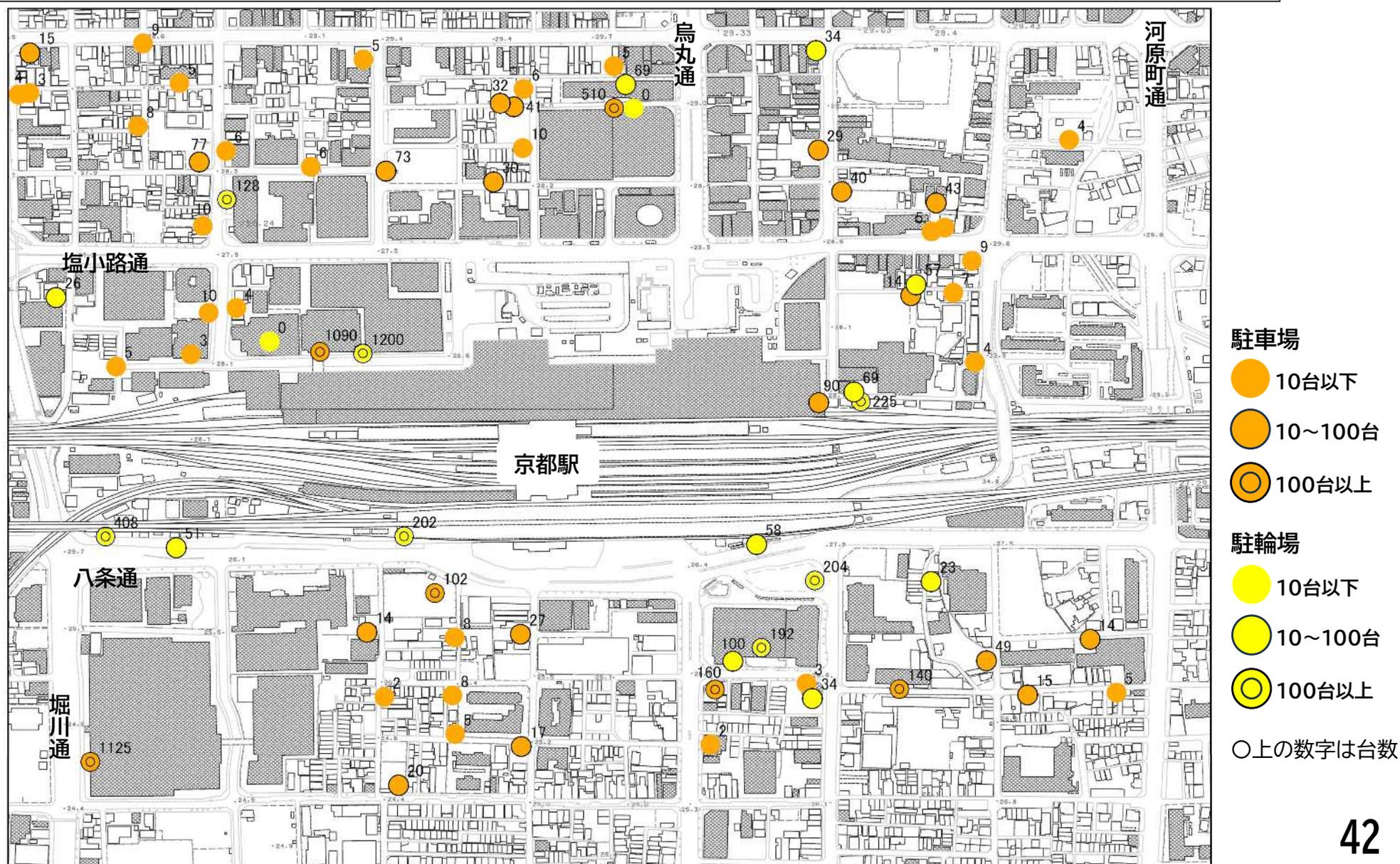
交通の状況(歩行者:平日12時間交通量(上下計))



- 凡例
太さ (人数)
- 1万～
 - 5千～1万
 - 2千～5千
 - ～2千

駐車場、駐輪場の状況

- ・大規模な駐車場・駐輪場が京都駅や大型商業施設に存在。
- ・中小の駐車場・駐輪場が道路沿いや街区内部に点在している。

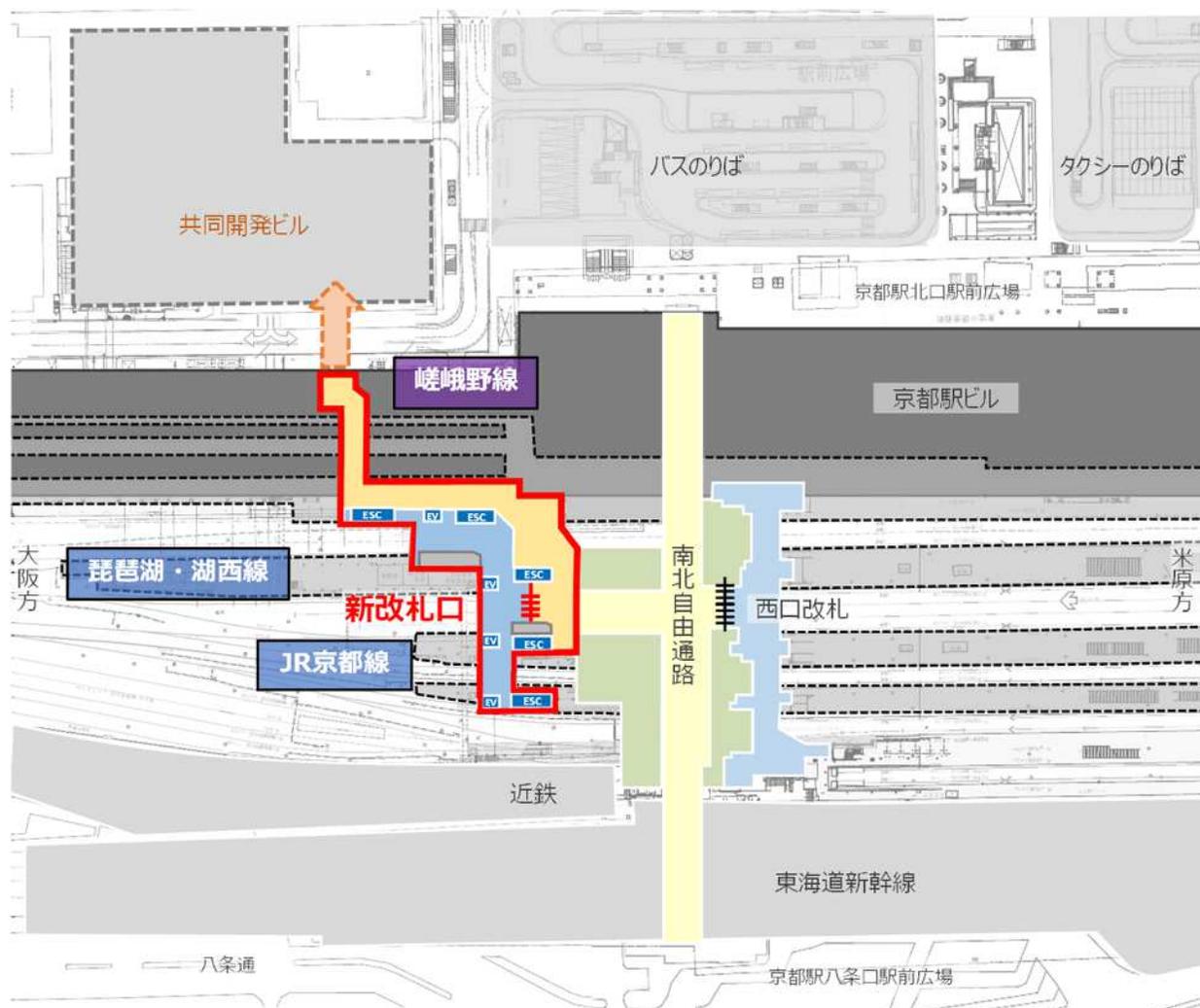


新たな自由通路の整備

京都駅の新橋上駅舎・自由通路整備事業が進行中。

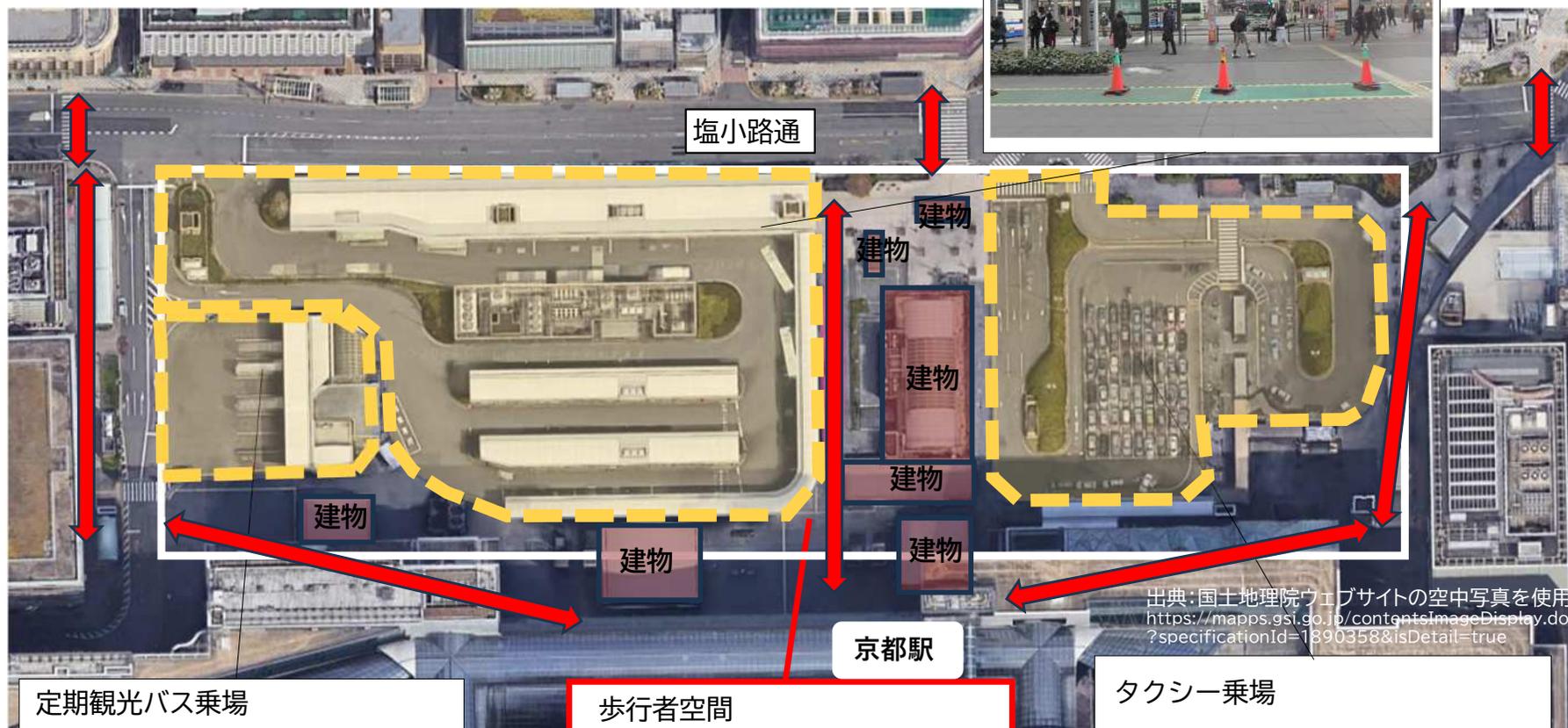
(整備効果)

- ・ 京都駅の交通結節機能の強化による市全体の持続的発展、活性化
- ・ 人の流動を誘導・分散する新たな動線確保による駅周辺地域全体の活性化
- ・ 駅ホーム、南北自由通路、駅前広場（バス乗り場等）等の混雑緩和



駅前広場の状況

- ・バス（路線・観光）やタクシー乗り場が立地。
- ・地下街上屋も多く、歩行者空間が限られている。
- ・地上レベルでは北側へのアクセスがしにくい。



路線バス乗場



定期観光バス乗場



歩行者空間

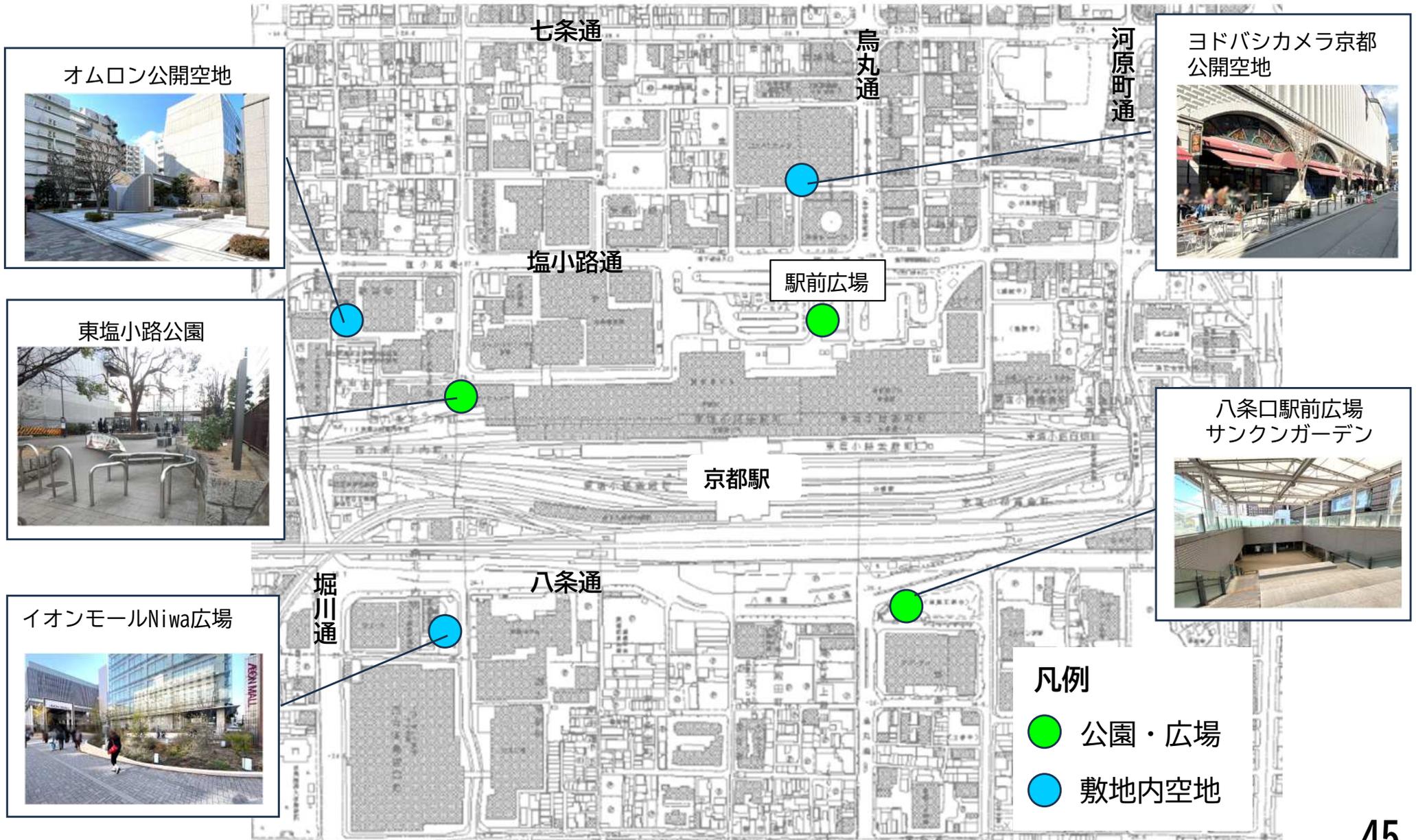


タクシー乗場



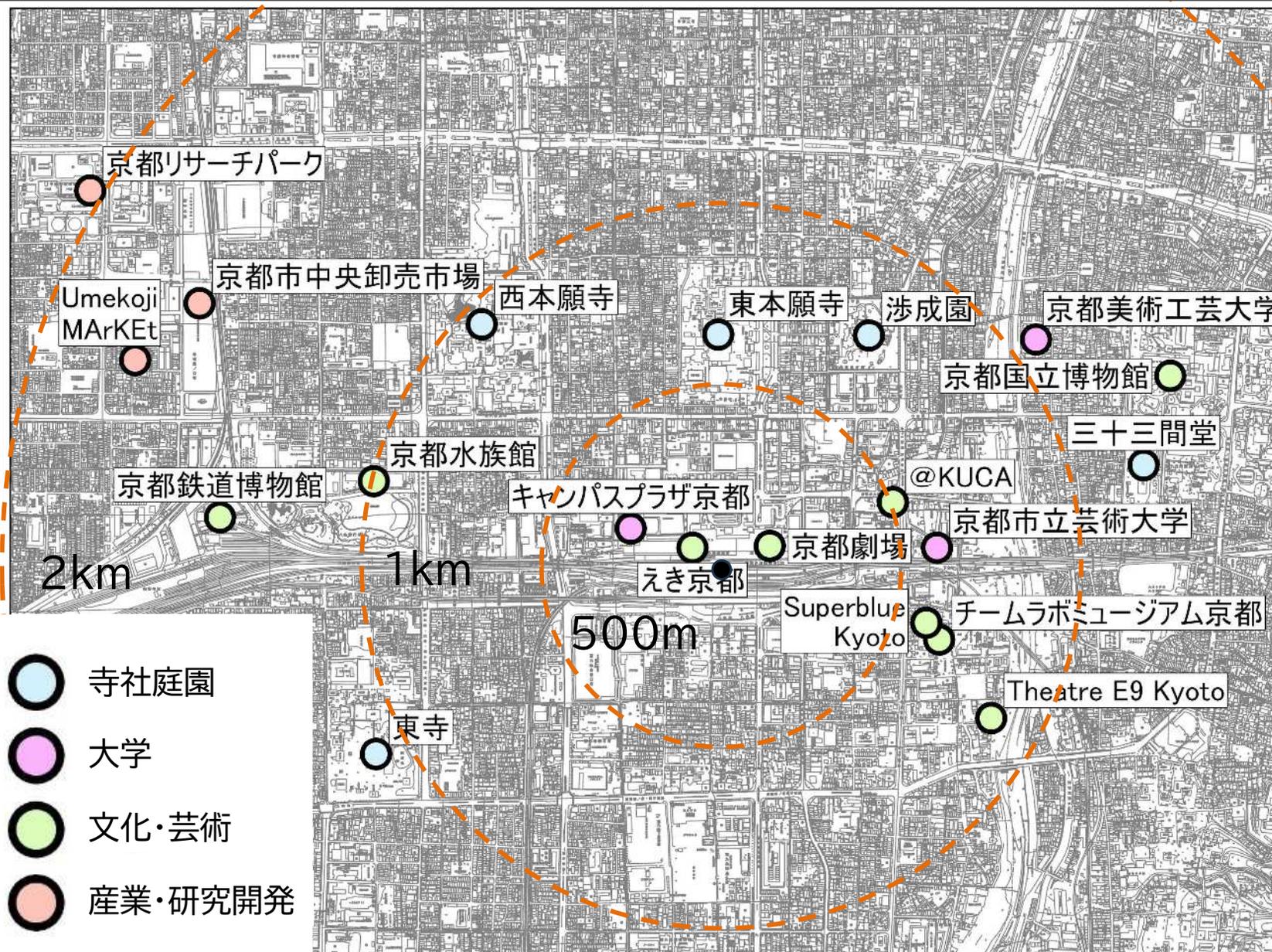
オープンスペースの状況

- ・ 京都駅近傍に公園・広場・緑地等のオープンスペースは少量かつ小規模。



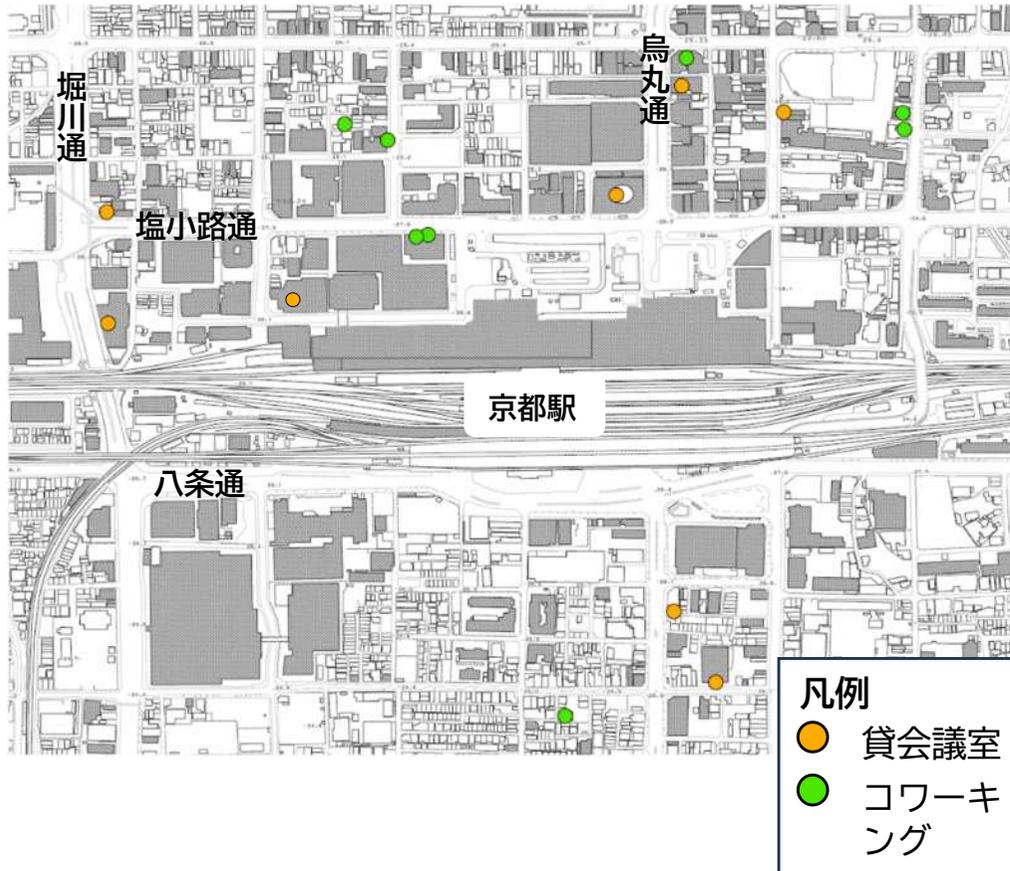
周辺の主な地域資源

- ・ 寺社、大学、文化芸術、研究開発など、「京都らしさ」「イノベーション」の源泉となる施設が半径2 km以内に多く存在。

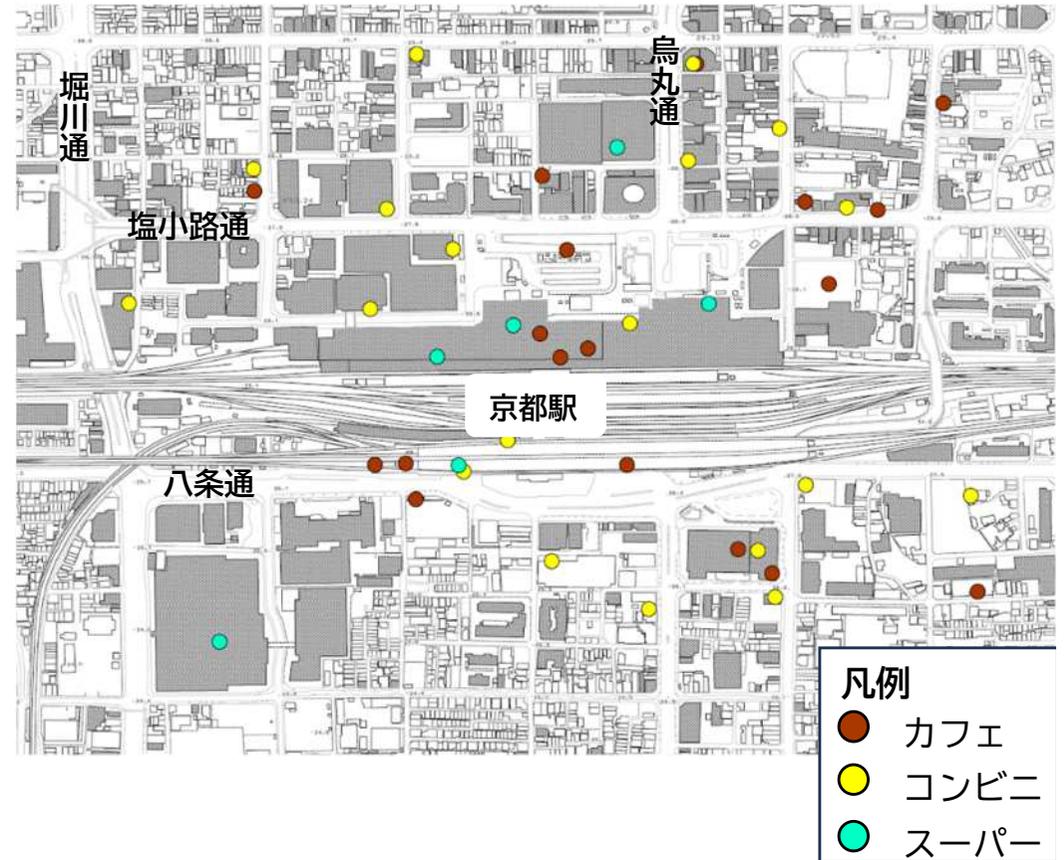


(参考)ビジネスを支える施設

貸し会議室・コワーキング

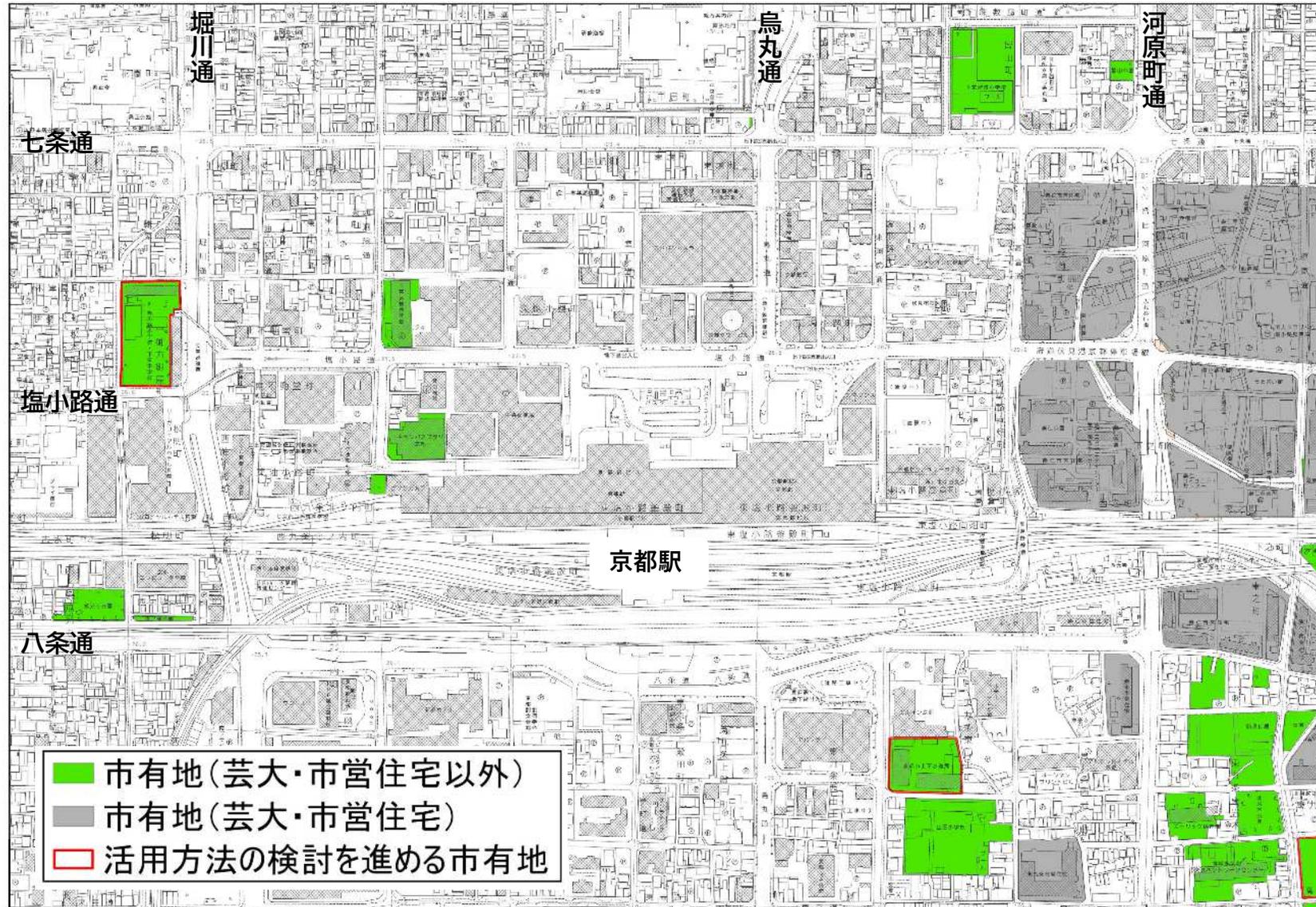


カフェ・コンビニ・スーパー



周辺の公有地

- ・ 駅周辺には市有地が多く存在。



(参考)商業・業務・公共的空間の潮流

オフィスの潮流

駅近ハイグレードオフィスのニーズの高まり

- ・ 利便性・従業員のウェルビーイング・人材確保・イノベーション創発の観点から、駅近ハイグレードオフィスのニーズが拡大
- ・ 企業の環境意識の向上・ESG投資の隆盛から、オフィスの省エネ性能を求める企業の増加
- ・ 高いセキュリティを求める企業の増加

商業・公共的空間の潮流

歩いて楽しめるウォーカブルな賑わい

- ・ ゆとりと賑わいのある歩行者空間の創出による回遊性や利便性が向上、街の活性化へ



出典:ストリートデザインガイドライン
— 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書 —
(バージョン 2.0)国土交通省 都市局・道路局



出典:御堂筋将来ビジョン【概要版】



出典:なんばひろば改造計画ホームページ

多様な主体の集積・交流によるイノベーション創発

- ・ 多様な人々の集積・交流・協業により、新たな価値を生み出すことが企業成長の鍵に

(参考)天神ビッグバン(福岡)

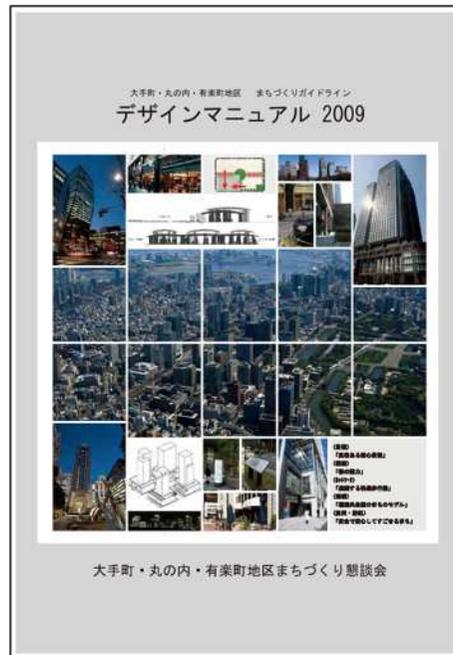
- ・ 航空法の高さ制限の特例承認や容積率緩和により、エリア内の再開発を促進。
- ・ 2015年制度開始以降、エリア内で多くのビルの建て替え
- ・ 歩行者空間や広場の整備が緩和の条件となっており、市街地環境の改善が同時に進んでいる。



出典 (左)博多っ子通信No.51(福岡市)
 (右上)航空法の高さ制限に係るエリア単位での高さの目安の提示について(国土交通省)
 (右下)天神ビッグバン ビル建替えにあわせ整備されるエリアごとの公共空間のイメージ(福岡市)

(参考)東京駅周辺

「大丸有まちづくり協議会」のガイドラインによる建物デザイン等のコントロール、歩行者空間の利活用



(一社) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会

東京駅の駅前広場を車中心から人中心の空間に再編。多くの人々の憩いのスペースに。



出典:Googleストリートビュー(2013年6月撮影 @2025 Google)

出典:Googleストリートビュー(2023年9月撮影 @2025 Google)

検討いただきたい視点

●検討の前提

エリア内の建物の更新時期などを想定し、概ね10～20年後の将来像及びその実現に向けて短期・中長期に取り組むべき方策について検討する。

●検討いただきたい内容

京都の特性を活かした、京都駅前にふさわしい

- ① 商業・業務の更なる集積
- ② 沿道建物、駅前広場、道路等を活用したウォーカブルな賑わい
- ③ 街並みの創出
- ④ まちの魅力向上のための官民の役割分担と進め方の方向性